



PETER SCHUBERT

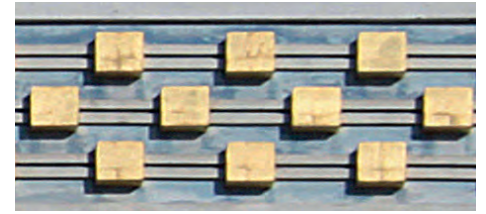
JUGENDSTIL

VON GALIZIEN BIS ZUR ADRIA
ÖSTERREICH-UNGARNS
LETZTER GLANZ



INHALT:

Impressum	2
Einleitung	4
Wien: Otto Wagners Mission: Die Stadtbahn	7
Wien: Jugendstil zur Ehre Gottes	17
Wien: Secession – die Freiheit der Kunst	25
Niederösterreich: Die Synagoge von St. Pölten	33
Niederösterreich: Reihenhäuser im Jugendstil	41
Oberösterreich: Kraftwerk Steyrdurchbruch & die Landesvilla	49
Linz: Wohnen im Gesamtkunstwerk	57
Salzburg: Der Bahnhof	65
Graz: Ein Mosaik zum Frühstück	73
Klagenfurt: Stadttheater & Künstlerhaus	81
Ljubljana: Die Neuschöpfung zweier Architekten	89
Tirol: Das Kurhaus von Meran	99
Vorarlberg: Gerichtsgebäude & Finanzamt Feldkirch	109
Triest: Treffpunkt der Kulturen	117
Prag: Wenzelsplatz & Gemeindehaus	125
Königgrätz: Der Salon der Republik	133
Bäderkultur: Karlsbad & Luhačovice	141
Brünn: Eine Wiege der Architekten	149
Prostějov: Der Nationalitätenkampf	155
Troppau & Bielitz: Jugendstil in der Nordprovinz	163
Krakau & Zakopane: Die bunte Kirche	171
Lemberg & Brody: An der Grenze des Reiches	177
Czernowitz: Der ferne Osten	183
Dalmatien: Drei Mausoleen	189
Budapest: Ödön Lechner & der ungarische Nationalstil	201
Budapest: Das Wirken der „Jungen“	207
Pécs: Die Heimat der Keramik	213
Szeged: Die französische Pralinenschachtel	219
Bratislava: Zwischen Wien & Budapest	225
Oradea: Rumäniens Jugendstilstadt	233
Timisoara: Klein Wien an der Bega	239
Subotica: Die Stadt der Widersprüche	245
Zagreb: Das Haus der bunten Kacheln	251
Osijek: Eine Straße Secessionismus	257
Rijeka, Istrien & die Kvarner Bucht	265
Sarajevo: Die Kolonie der Donaumonarchie	273
Literaturauswahl	281



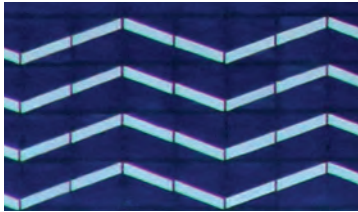
Einleitung

Niemand konnte wissen, dass die Donaumonarchie 1918 untergehen und die Bauten des Jugendstils den letzten Glanz des Reiches darstellen würden.

Ein amerikanischer Historiker hat erst vor kurzem festgestellt, dass die komplizierte Konstruktion des Doppelstaates nach 1867 die politischen Reformbestrebungen ganz wesentlich behindert hätte. In der Gliederung dieses Buches habe ich versucht, diese Konstruktion darzustellen: Zuerst präsentiere ich die Länder der österreichischen Reichshälfte, dann die der ungarischen und schließlich das einzige Land, das zu keinem Teilstaat gehörte: Bosnien-Herzegowina.

Die Einteilung nach den Grenzen der Donaumonarchie ist uns heute mehr als fremd: Slowenien wurde als Krain immer mit Kärnten genannt, Trient selbstverständlich zu Tirol gezählt; Triest, Grado, Pola gehörten als Küstenlande und Markgrafschaft Istrien genauso zur österreichischen Hälfte des Reiches wie Dalmatien – während Kroatien von Ungarn regiert wurde. Die Slowakei war Oberungarn, Österreichisch-Schlesien gehörte zu den böhmischen Ländern und ist heute teilweise Bestandteil von Polen, ebenso wie Teile von Galizien. Ein Großteil Galiziens gehört heute zur Ukraine, genauso wie die Bukowina, an der aber auch Rumänien einen Anteil hat.

Soweit der politisch-historische Hintergrund, der sich aber in der Architektur so nicht wieder findet. Zwar gab es auch hier zwei Richtungen, die den Doppelstaat dominierten: Otto Wagners Wiener Secessionsstil und der ungarische Jugendstil Ödön Lechners. Aber die Grenzziehung zwischen diesen Richtungen folgte nicht den politischen Grenzen, denn etwa in Kroatien dominiert der Wiener Stil und in der ungarischen Krönungsstadt Prešporok/Pressburg/Pozsony, dem heutigen Bratislava, stehen Gebäude in den unterschiedlichen Stilrichtungen nebeneinander. Dazu kamen aber auch noch Einflüsse des Jugendstils aus Frankreich, Belgien und England verteilt auf die ganze Monarchie.



Außerdem traten überall lokale volkskundliche Elemente – ob am Semmering, in der Slowakei oder in Polen – in Erscheinung und wurden je nach politischen Ansichten unterschiedlich bewertet. Die später immer wieder zitierten „nationalen“ Einflüsse von außen blieben dagegen marginal: Einen „slawischen“ Stil gab es nicht und die rumänischen und italienischen Stilvarianten wurden oft erst nach 1918 verwendet.

Trotz allem vergiftete der enge Nationalismus das Land so sehr, dass sich Otto Wagners Idee nicht durchsetzen konnte: Wagner lehnte jeden Nationalstil ab, weil er die Meinung vertrat, dass alle Menschen schön, angenehm und praktisch wohnen wollten. Doch dieser Gedanke war noch nicht zeitgemäß. Und selbst heute, zwei Weltkriege später, können wir selbst auf dem Gebiet der ehemaligen Donaumonarchie und im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft die damals und heute auftretenden Nationalismen nicht zu Gunsten der Gemeinsamkeiten auslöschen. Aber die Hoffnung lebt – und Reisen in fast alle Länder der Donaumonarchie sind einfacher geworden. Und damit auch die Möglichkeit, Gemeinsamkeiten wieder kennen zu lernen.

Mein Fotoarchiv zur Architektur des Jugendstils umfasst inzwischen rund 40.000 digitale Fotos aus 27 europäischen Ländern. Diese Fotos entstanden in den letzten 15 Jahren, sodass sie nicht immer den aktuellen Zustand der Gebäude zeigen. Meist ist dieser heute besser, aber auch das Gegenteil kommt vor, vereinzelt mussten die Häuser sogar modernen Bauten weichen – oder sind aktuell bedroht. Mein Dank gilt allen, die dieses Buch ermöglicht haben, vor allem aber meiner Frau Ruth, die die meisten Reiserouten geplant und organisiert hat, die mich auf den meisten Reisen begleitet hat, die in Fremdsprachen gewandter ist als ich und die viele neue Fotopositionen und Motive entdeckte, während ich fotografierte.

Wien, Sommer 2018



WIEN



OTTO WAGNERS MISSION: DIE STADTBAHN



*Detail der
Stadtbahnstation
Karlsplatz*



Der Hofpavillon Hietzing

In Wien dominierte um 1890 als Massenverkehrsmittel die Pferdetramway in privater Hand und für die Mitarbeiter – und teilweise auch für die Fahrgäste – mit menschenunwürdigen Zuständen. Ab 1898 wurde in einem mehrstufigen Verfahren auf Initiative des Bürgermeisters Karl Lueger diese Straßenbahn in den Besitz der Gemeinde übernommen und elektrifiziert. Als zusätzliches Verkehrsmittel für die stetig wachsende Bevölkerung existierte das Konzept einer „Wiener Gürtelbahn“, aus der sich ab 1892 die Wiener Stadtbahn entwickelte. Wichtige Punkte dieses Projekts waren eine Trassierung entweder über oder unter dem

Straßenniveau und das militärische Interesse, die einzelnen – teilweise noch privaten – Bahnlinien in Wien miteinander zu verbinden. Wie auch bei anderen Teilen der heutigen öffentlichen Versorgung setzte sich Lueger gegen die Interessen der liberalen Wirtschaftstreibenden durch und finanzierte auch dieses Projekt konventionell – mittels Krediten.

Mit der architektonischen Gestaltung wurde 1894 Otto Wagner betraut, für den dieses Jahr besonders erfolgreich war, denn er wurde auch Professor an der Akademie und Oberbaurat. Eine ganze Reihe in- und ausländischer Orden und sogar die Ehren-